

APORTACIONES AL ESTUDIO DE LAS VÍAS DE ÉPOCA ISLÁMICA EN LA MESETA NORTE

Francisco FRANCO SÁNCHEZ

INTRODUCCIÓN

Hasta el presente, el estudio del período medieval en que los diversos gobiernos de Al-Andalus ejercieron su soberanía sobre la Meseta Superior no ha sido muy fructífero en aportaciones. El problema se nos presenta en su importancia cuando se plantea que se trata de cerca de tres siglos de historia, puesto que no hay que olvidar que, aunque las crónicas cristianas contemporáneas aporten una visión contraria, el gobierno cordobés siguió considerando en general a los cristianos del Norte como tributarios: no hay más que repasar las diversas partes del *Muqtabis* o los *Anales Palatinos* para encontrarse una buena cantidad de referencias a embajadas que envían los soberanos del norte de la Península¹. En la mentalidad islámica se trata de embajadas de reconocimiento y sumisión de estos reyes norteños ante el gobierno legítimo de la Península de Al-Andalus: el cordobés. Por ello, en pura mentalidad islámica, se podría afirmar que la meseta Norte deja de ser oficialmente musulmana tras la caída de este gobierno legítimo cordobés, al que reconocían sucesivamente por medio de embajadas. Esta visión de la geopolítica peninsular que tenían los musulmanes se desvanece brutalmente con la conquista de Toledo. Entonces se dan cuenta del poderío que los diversos reinos cristianos del Norte —en especial Castilla— progresivamente han ido adquiriendo.

¹ De igual modo, Ibn 'Idhārī refiere de la Campaña de Almanzor dirigida contra Santiago de Compostela que, cuando llegó a la capital de Galicia «se encontró con un gran número de condes que reconocían su autoridad y que se presentaron con sus guerreros en gran parada, para unirse a los musulmanes y poner luego las hostilidades pronto de su lado», G. S. COLIN & E. LEVI-PROVENÇAL: *Histoire de l'Afrique du Nord et de l'Espagne Musulmane intitulée Kitāb Al-Bayān Al-Mughrib par Ibn 'Idhārī Al-Marrākushī et fragments de la Chronique de 'Arīb. Tome Deuxième. Histoire de l'Espagne musulmane de la conquête au XIème. siècle*, Leiden, vol. II, 1948-51, pp. 294-5.

De esta carencia de datos sobre el dominio islámico en la Meseta Superior se podría echar la culpa a los cronistas de la época². Por una parte, los primeros geógrafos musulmanes no reflejaron apenas en sus obras esas tierras para ellos desconocidas, y más siendo la mayoría de ellos orientales; incluso Ibn Hawqal, en su tendenciosa y fiel descripción de las tierras de Al-Andalus por las que viajó, les dedica unos escuetos epítetos a los habitantes del norte, refiriendo sólo los nombres de algunas escasas poblaciones.

Por otra parte, los cronistas cristianos tampoco ayudan a conocer lo que fue el hábitat islámico. Los anteriores al siglo décimo apenas si nos aportan datos valiosos para este estudio; pues sólo hablan de la penosa situación de los cristianos en la Península y de las vicisitudes de la conquista islámica o de una incipiente «re-conquista» (que aún no «Reconquista»). Los cronistas que en siglos posteriores narraron lo acontecido con anterioridad, se ven mediatizados por la visión del vencedor, aportando toda una serie de hechos que no son sino eslabones en una cadena cuyo fin se conoce con anterioridad. Con ello, tampoco son demasiado abundantes estos datos.

LA IMPORTANCIA HISTÓRICA DEL ESTUDIO DE LAS VÍAS ISLÁMICAS

Ante este parco panorama documental hay que arbitrar nuevos modos de investigación histórica para completar lo que las limitadas fuentes escritas nos niegan. Por una parte, los registros y colecciones diplomáticas, por mor de escasos, tampoco pueden ayudar a esta tarea, puesto que han sido emanados por una sociedad de mentalidad bien diferente. La arqueología sería la más indicada para ayudarnos a ver esta sociedad andalusí de un modo más íntimo, más desde dentro; pero las perduraciones cerámicas de épocas pre-islámicas, constatadas en gran parte de la península, junto con la dificultad para el estudio de unas estructuras poco conocidas de arquitectura urbana o defensiva (en gran parte también perduración de modelos anteriores) no ayudan mucho; todas estas circunstancias contribuyen a desvirtuar una de las principales herramientas de la arqueología: la fechación cronológica, obligando a ubicar cerámica y estructuras no bien conocidas en períodos poco definidos³. Por suerte, no siempre los resultados arqueológicos son tan imprecisos, y cada vez en más ocasiones se nos presentan panoramas castellológicos o de hábitat más coherentes.

Hay además otros métodos diversos de análisis histórico cuyos resultados positivos hacen preguntarnos por qué no han sido más aplicados. Habría que hablar, en primer lugar, del análisis toponímico de una comarca, intentado hace ya tiempo por Jaime

² Ver los datos recogidos por F. Maíllo Salgado: «Zamora y los Zamoranos en las fuentes arábigas medievales», *Studia Historica. Anejos*, Salamanca, 1990, 64 pp. El resumen de sus conclusiones consta en «Los árabes en la meseta norte en el período emiral y califal», *Las tres Culturas en la Corona de Castilla y los Sefardíes*, Salamanca, ed. Junta de Castilla y León, 1990, pp. 243-253.

³ Como se ha puesto de manifiesto al estudiar los sistemas defensivos de las cuencas del Duratón-Riaza: F. REYES TELLEZ; M.ª L. MENENDEZ ROBLES: «Sistemas defensivos altomedievales en las comarcas del Duratón-Riaza (ss. VIII-IX)», *Arqueología Medieval Española. II Congreso. Madrid 19-24 enero 1987. Tomo III: Comunicaciones*, Madrid, ed. Comunidad de Madrid / Asociación Española de Arqueología Medieval, Tomo III, 1987, pp. 630-639. Aunque catalogados sus diversos restos entre los siglos IX y X, los autores no se atreven a calificarlos ni de islámicos ni de cristianos.

Oliver Asín⁴. Los resultados positivos de este análisis comarcal de topónimos han sido puestos de relevancia por Mikel de Epalza en su estudio sobre la estructura comarcal islámica de un área de la que se han conservado aún menos datos históricos: el Penedés⁵, y por M.^a Jesús Rubiera y Mikel de Epalza en el estudio sobre *Los nombres árabes de Benidorm y su Comarca*⁶.

En base al estudio de la sociedad islámica como esencialmente urbana, desde hace algunos años también la investigación del urbanismo musulmán se está mostrando en extremo fructífera. Tomando como punto de partida la reconstrucción de las tramas urbanas mediante un «modelo operativo» de trabajo se puede llegar a conocer mejor el desarrollo final de ciertas ciudades de Al-Andalus⁷. Como extensión de esa concepción de la sociedad de Al-Andalus como esencialmente urbana surgen otros *espacios* ligados a éstos. Además de esos *espacios urbanos*, hay que considerar otra serie de *espacios periurbanos*, o lo que es lo mismo, campos, pequeños enclaves o mercadillos, y todo ese amplio territorio que gira religiosa, administrativa y económicamente en torno de cada ciudad. Además, entre las diversas ciudades y sus *espacios periurbanos* respectivos estarían otros *espacios interurbanos*; bajo esta denominación se engloba todo territorio y elementos del mismo que hubiera entre los respectivos *espacios periurbanos* de las ciudades más próximas. Dentro de estos *espacios interurbanos* habría que considerar los campos más lejanos, las vías de comunicación y los castillos de control de las mismas, casi siempre dependientes militarmente de algún centro con categoría urbana⁸.

El estudio de las vías islámicas aparece, de este modo, como esencial para la comprensión de los *espacios* de Al-Andalus. Por el hecho de estar la sociedad islámica tan estructurada, las vías son un medio de conocimiento de la distribución espacial de un área. Su estudio aporta unos datos insustituibles a la hora de calificar y estructurar unos *espacios* comarcales o locales, al ponerlos en una relación cualitativa respecto a su entorno⁹. El estudio de las vías andalusíes, se diferencia por tanto del de las vías de época romana porque trasciende su importancia a los datos que aporta: son más que itinerarios o recorridos camineros, puesto que de ellos se puede llegar a deducir toda una estructuración de los *espacios* de cualquier región de Al-Andalus, informándonos sobre la preeminencia de unos u otros núcleos urbanos, sobre los sistemas defensivos, la importancia de los cauces fluviales cercanos, etc.

⁴ A pesar de ello, estudió sólo algunos nombres de lugar y especialmente la problemática del topónimo «Castilla». Jaime OLIVER ASÍN: «En torno a los orígenes de Castilla: Su toponimia en relación con los árabes y los beréberes», *Discurso leído para el Ingreso en la Real Academia de la Historia*, Madrid, ed. Real Academia de la Historia, 1974, 73 pp. Publicado con el mismo título en la revista *Al-Andalus*, Madrid-Granada, ed. C.S.I.C., n.º 49, 1974, pp. 319-391.

⁵ Mikel de EPALZA: «Toponimia àrab i estructura comarcal: el Penedés», *Societat d'Onomàstica. Butlletí Interior*, Barcelona, n.º 40, 1990, pp. 76-82.

⁶ M.^a Jesús RUBIERA; Mikel de EPALZA: *Los nombres árabes de Benidorm y su Comarca*, Alicante, ed. Ayuntamiento de Benidorm / Universidad Alicante, 1985, 65 pp.

⁷ Mikel de EPALZA: «Un 'modelo operativo' de urbanismo musulmán», *Sharq Al-Andalus. Estudios Arabes*, Alicante, ed. Universidad de Alicante, n.º 2, 1985, pp. 137-149, y «Etude d'elements urbanistiques d'Al-Andalus», *Les Cahiers de Tunisie. Actes du IVe. Congrès Internationale d'Histoire et Civilisation du Maghreb. Ville et Société Urbaine au Maghreb*, Túnez, ed. Université de Tunis, tomo 34, n.º 137-138, 1986, pp. 136-138.

⁸ M. de EPALZA: «Un modelo operativo...», pp. 137-9.

⁹ A pesar de ello, las rutas de la Meseta Norte no han sido incluidas dentro del mapa de vías de época omeya de Juan ZOZAYA: «Notas sobre comunicaciones en el Al-Andalus omeya», *Arqueología Medieval Española. II Congreso. Madrid 19-24 enero 1987*. Tomo I: *Ponencias*, Madrid, ed. Comunidad Madrid / Asociación Española Arqueología Medieval, Tomo I, 1987, p. 227.

El estudio de la red de caminos en base a los heterogéneos datos que nos transmiten las fuentes árabes se presenta en extremo prolijo y arriesgado y sería motivo más de un grueso libro, que de una comunicación. Félix Hernández Jiménez le ha dedicado directamente o indirectamente a la Meseta Superior buena parte de la larga decena de artículos que, bajo el epígrafe común de «*Estudios sobre Geografía Histórica Española*», fue publicando regularmente en la revista *Al-Andalus*. Acerca de la trama itineraria de la Meseta Norte destacan sobre todo dos largos trabajos «Los caminos de Córdoba hacia el Noroeste en época musulmana», en que seguía la «*vía de la Plata*» (del *Balāt* árabe, *de la Calzada*) y otros varios caminos desde Córdoba hacia Badajoz, Cáceres y Santiago de Compostela hacia el valle del Tajo —con sus puentes— y luego hacia Salamanca, Zamora y León (Ver mapa 2); en «La travesía de la Sierra de Guadarrama en el acceso a la raya musulmana del Duero», F. Hernández siguiendo la pista del *Balāt Humayd* mencionado por Al-Bakrī en el s. X, reconstruye este camino doble que desde Toledo iría a Madrid y luego hacia Aranda de Duero y el Norte de la actual provincia de Palencia (Ver mapa 1)¹⁰. Dejamos también para otra ocasión el estudio de la toponimia vial (no tratada por J. Oliver Asín en su trabajo sobre la toponimia de Castilla y escasamente considerada por F. Hernández), puesto que, la gran cantidad de ejemplos aducibles, excedería del espacio de esta comunicación.

Los datos cronológicos

Hay una serie de noticias de las fuentes árabes que nos indican la preocupación del poder cordobés por el buen estado de las calzadas de la Península Ibérica. La red viaria de época romana pervivió en uso a lo largo del período visigótico, con los lógicos cambios del trazado que requerían las nuevas necesidades. Así la encontrarán los musulmanes, los cuales la siguieron en los itinerarios de la conquista de *Hispania*¹¹. En algunos casos concretos, los cronistas árabes afirman que las tropas islámicas a su llegada se encontraron con la destrucción de puentes como los de Zaragoza, Córdoba o Alcántara, de lo que se puede deducir que la red viaria había sufrido un serio deterioro, al menos en algunos puntos cruciales. Los primeros emires pretenden paliar puntualmente estos destrozos. Pero, como informa la *Crónica* de Ar-Rāzī (s. X), de la que luego copia la *Crónica de 1344*:¹² «*Abderrame (I) hizo buenas cossas provechosas para la tierra de España, ca hizo los arrazifes que atraviesan los montes e los valles, e las buenas calzadas que van de las unas villas a las otras*»¹³.

¹⁰ Félix HERNÁNDEZ JIMÉNEZ: «Los caminos de Córdoba hacia el Noroeste en época musulmana», *Al-Andalus*, Madrid-Granada, ed. C.S.I.C., n.º 32/1, 1967, pp. 37-123, y n.º 32/2, 1967, pp. 277-358, junto con «La travesía de la Sierra de Guadarrama en el acceso a la raya musulmana del Duero», *Al-Andalus*, n.º 38/1, 1973, pp. 69-185 y en el n.º 38/2, 1973, pp. 415-453.

¹¹ Claudio SANCHEZ ALBORNOZ Y MENDUÑA: «Itinerario de la conquista de España por los musulmanes», *Cuadernos de Historia de España*, Buenos Aires, n.º 10, 1948, pp. 21-74.

¹² Diego CATALAN; María SOLEDAD DE ANDRÉS: *I ed. crítica del texto español de la Crónica de 1344 que ordenó el Conde de Barcelos don Pedro Alfonso*, Madrid, ed. Seminario Menéndez Pidal y Editorial Gredos, 1971, p. 186.

¹³ Diego CATALAN; M.ª Soledad ANDRÉS, *et alii*: *Crónica del Moro Rasis*, Madrid, ed. Gredos, 1975, p. 372.

Esta noticia del decano de los historiadores andalusíes informa de una profunda restauración de las vías existentes y sobre el probable origen de una renovada red de calzadas empedradas (*arrecifes* dice la fuente, usando el arabismo), obra pía equiparada, por el cronista a la de ampliación de la mezquita de Córdoba. El fin último de las nuevas vías era comunicar las diversas urbes surgidas y fomentadas bajo la diferente y renovadora noción de los *espacios* traída por el omeya desde Oriente. Esta nueva concepción se tradujo en la articulación de una red de *espacios defensivos*, en la destrucción de algunas urbes rebeldes, cambio de emplazamiento de otras¹⁴ y creación de una nueva trama defensiva y urbana.

Tras su llegada a Al-Andalus, los omeyas comenzarán una reforma administrativa, militar y económica que afectará a los mismos cimientos del estado. °Abd Ar-Raḥmān I (como dice Ar-Rāzī), fue el iniciador, pero sus sucesores continuarán esta profunda labor reestructuradora. Como ha estudiado M. J. Rubiera, los omeyas emprenderán un reforzamiento de los sistemas estratégicos y acabarán imprimiendo al sistema viario-defensivo de origen bizantino, una personalidad propia, configurándolo como un sistema defensivo omeya andalusí¹⁵.

Esta reforma en los sistemas vial y defensivo debió de prolongarse durante los reinados de sus sucesores, los emires Hišām I (172-180/788-796), Al-Ḥakam I (180-206/796-822) y °Abd Ar-Raḥmān II (206-238/822-852), aunque no haya referencias explícitas de ellos. En el s. XIII Ibn Al-Aṭīr escribió de °Abd Ar-Raḥmān II que «*La seguridad y la calma florecieron en el reino de este príncipe, que era de una profunda inteligencia, y allí las riquezas eran considerables; edificó palacios y numerosos lugares de placer y estableció los caminos*»¹⁶, y añade Al-Maqqarī (m. 1632) «*El (°Abd Ar-Raḥman II) construyó puentes por todos los lugares...*»¹⁷. Estas citas, aunque de modo formulista, indican una preocupación más o menos continuada del poder por la reparación de estas obras públicas de los *espacios viales*.

De otra noticia de Al-Bakrī (s. XI) se puede deducir que también °Abd Ar-Raḥmān III (300-350/912-961) se preocupó por los *espacios viales* y ejerció un control efectivo sobre los mismos. Le responde a su qāḍī al-ḡamā'a que transmita a uno de los príncipes beréberes que deseaban pasar a su servicio que «*le ordenó que le contestase excitándole a venir y que le hiciera saber que no haría alto en maḥalla alguna de Al-Andalus, de las treinta comprendidas entre la de su desembarco en Algeciras y la maḥalla Balāṭ Ḥumayd, de su arribo a lo más extremo de la frontera, sin que el °Amīr Al-Mu'minīn no hubiese mandado construir en cada una un qaṣr que le albergase, de un coste de mil mizcales, para que la huella de su estancia en Al-Andalus fuese perenne a pesar de los días*»¹⁸, de lo que se infiere, no únicamente el estrecho

¹⁴ M.ª Jesús RUBIERA MATA: «El Baix Vinalopó durant l'època àrab», *La Rella*, Elx, ed. Ajuntament d'Elx, n.º 6, 1988, pp. 49-56.

¹⁵ M.ª Jesús RUBIERA MATA: *Villena en las calzadas romana y árabe*, Alicante, ed. Ayuntamiento de Villena y Universidad Alicante, 62 pp. y en «Los precedentes geopolíticos musulmanes del señorío de Villena», *Congreso de Historia del Señorío de Villena. Albacete 23-26 octubre 1986*, Albacete, ed. Instituto de Estudios Albacetenses y C.S.I.C., 1987, pp. 357-360.

¹⁶ *Al-Kamil fī l-Tarīj*, edición árabe de Beirut, 1978, vol. V, p. 295, trad. de F. FAGNAN: *Ibn El-Athir. Annales du Maghreb & de l'Espagne*, Argel, ed. Typographie Adolphe Jourdan, 1898, p. 230.

¹⁷ Al-Maqqar *Naṣṣ al-ṭibb*, edición árabe de I. °Abbās, Beirut, 1968, vol. I, p. 347; Félix HERNÁNDEZ JIMÉNEZ: «El camino de Córdoba a Toledo en la época musulmana», *Al-Andalus*, Madrid-Granada, n.º 24/1, 1959, p. 38.

¹⁸ M. de SLANE: *Abū 'Ubayd Al-Bakrī. Description de l'Afrique Septentrionale*, París, 1965, p. 130; traducción de M. Ocaña en F. Hernández: «La travesía de la Sierra de Guadarrama», 76-8.

conocimiento y control de la red vial de Al-Andalus, sino también su disposición a gastarse lo que hiciera falta con tal de adecuarla a las necesidades del momento; en este caso, con tal de construir los paradores fortificados necesarios en la ruta que desde Córdoba pasaba por la Sierra del Guadarrama en dirección a Aranda de Duero y hacia el norte de Palencia. Se trataría de un reacondicionamiento de los *espacios viales* que tendríamos datado en el 332/943-4, con el fin de ponerlos acordes a tan ilustre huésped. Puede concluirse de este texto que no había tales paradores estatales al final de cada etapa, y la conciencia y deseo de ʿAbd Ar-Raḥmān III de subsanar tal deficiencia, aunque no sabemos si llegó a materializarse o no. Tal acondicionamiento afectaría especialmente a la red de la Meseta Norte.

Finalmente, Ibn Abī ʿĀmīr Al-Manṣūr (371-392/981-1002), en un momento de pujanza económica, militar y política del estado califal, con sus aceifas lleva hasta el mismo extremo de la Península, hasta Santiago de Compostela el concepto de soberanía islámica, ejercido por medio de las alcazúas. Un detalle de su aceifa contra Santiago de Compostela, es especialmente interesante. Como dice la crónica de Ibn Idārī (s. XIII) una vez en Galicia: «... *avanzó hacia una elevada montaña, muy abrupta, sin calzadas ni caminos, pero sin que los guías pudieran indicar otro itinerario. Por orden de Al-Manṣūr grupos de obreros utilizaron el hierro para ensanchar las hendiduras y aplanar los senderos, a fin de que pudiera pasar el ejército*»¹⁹.

La imposibilidad de utilizar otras vías alternativas, le obligó a Almanzor a ampliar y asegurar los caminos, para una mayor comodidad de paso del numeroso ejército. Esta noticia, además de informarnos de la desigual suerte de las calzadas de época romana en los diversos lugares de la Península (puesto que Galicia contó con una red relativamente densa de vías romanas)²⁰ nos indica el uso corriente de las calzadas en las aceifas de Almanzor²¹. Queda patente que los desplazamientos de los ejércitos en las aceifas veraniegas se realizaban por las vías y caminos existentes, pero también es evidente que cuando es necesario se abren y construyen éstos. Aunque los fines fueran puramente militares, no hay que minusvalorar esta labor constructora, debido a que el número de aceifas fue relativamente elevado, y a que los senderos abiertos y los caminos arreglados quedaban aptos para un uso posterior por un buen período de tiempo. No fueron los caminos gallegos los únicos restaurados por Almanzor; en el *Bayān*, Ibn ʿIdārī recoge la reconstrucción de los caminos de Ecija y la construcción de un puente en Córdoba y otro sobre el Genil en Ecija, en todo lo que se gastó Al-Manṣūr notables sumas de dinero²².

Después de la *fitna* los sistemas defensivo y viario omeya quedaron divididos en

¹⁹ Ibn ʿIdārī: *Bayān*, vol. II, 1948-51, pp. 295.

²⁰ Cfr. mapa final de las calzadas romanas de Hispania, publicado en el estudio de Gonzalo ARIAS: *Repertorio de Caminos de la Hispania Romana*, Cádiz, ed. G. Arias, 1987, 557 pp.

²¹ F. Hernández habla del escaso interés de los musulmanes por las calzadas romanas («Los caminos de Córdoba hacia el Noroeste...», y en «La travesía de la Sierra de Guadarrama...», pp. 157-8). Afirmó que en los desplazamientos militares de Almanzor, usarían sus tropas los itinerarios más directos posibles, debido a que, en caso contrario, las jornadas serían demasiado largas. Frente a esta hipótesis se pueden apuntar varias noticias, como el itinerario de ʿAbd Ar-Raḥmān III en su marcha hacia Zaragoza, que sigue en la mayoría de su ruta caminos establecidos, incluso desde época romana, y se desvía únicamente hacia las Lagunas de Ruidera buscando su agua para las tropas. Ver de M.ª Jesús RUBIERA: *Villena en las calzadas romana y árabe*, pp. 13-20 o «Los precedentes geopolíticos musulmanes del señorío de Villena», *passim*, y J. ZANON: «Un itinerario de Córdoba a Zaragoza en el siglo X», *Al-Qanṭara*, Madrid, ed. C.S.I.C., n.º 7, 1986, pp. 31-52.

²² Ibn ʿIdārī: *Bayān*, vol. II, p. 288.

diversas entidades geopolíticas; cada uno de los reyes de taifas se preocupó de conservar y fortificar los castillos y de reparar las vías de su territorio. En la Meseta Norte los tramos viarios construidos o controlados por los omeyas pasarán a dominio progresivo de los cristianos, adquiriendo un nuevo carácter desde el siglo XI.

Itinerarios principales según las fuentes árabes

F. Hernández Jiménez ha estudiado los más importantes itinerarios que comunicarían el centro y sur peninsular con el norte en los primeros siglos islámicos. De su gran acopio de documentación dan fe los voluminosos artículos citados. Gracias a esta ingente cantidad de datos de las más variadas fuentes pudo definir las líneas maestras de la caminería de los siglos islámicos, aunque habría que hacerles a estos estudios un reparo. Debido a la documentación tan heterogénea en calidad y cronología que utilizó, llega a una serie de conclusiones itinerarias válidas, pero exentas de cualquier evolución. Se trata de un plano sin fecha precisa. Bien es cierto que lo parco de las fuentes árabes o cristianas no permite más que definir trazados en algunos casos, pero no se ha considerado la vertiente diacrónica del trazado de estos caminos, elemento indispensable para el conocimiento del hábitat islámico, que es nuestro objetivo último. Este único «pero» no resta validez ni calidad a sus trabajos, en los que se debe fundamentar cualquier investigación sobre las vías islámicas de Al-Andalus.

Dejando sentada esta premisa, vamos a presentar dos aspectos en los que, por la época en que escribió, no pudo reparar este investigador. Primeramente, en base a su afirmación de que los andalusíes no apreciaron las vías romanas, por demasiado largas en sus recorridos; preferirían tirar por las veredas y senderos más directos. Se fundamenta en que, por la escasa duración de las algazúas de Almanzor, si hubiera seguido los caminos establecidos hubiera debido hacer hasta 25 Km. diarios de marcha. Se trata de un argumento erróneamente utilizado, como se deduce del análisis de los itinerarios militares seguidos por Ibn Abī ‘Āmir Al-Manṣūr en las numerosas de su 53 aceifas que tuvieron como escenario final o como lugar de paso a la Meseta Norte. La fuente en que hemos creído más indicado basarnos ha sido en la tardía obra anónima titulada *Dīkr bilād Al-Andalus*²³.

Los datos que nos aporta acerca de las expediciones punitivas de Ibn Abī ‘Āmir por la Meseta Superior han sido recogidos en el estudio de L. Molina sobre este aspecto concreto de las aceifas de Almanzor²⁴. Los destinos fueron variados, pero los pre-

²³ Esta obra, escrita en el Magreb entre el s. XIV y la conquista de Granada, ha sido editada por Luis MOLINA: *Una descripción anónima de Al-Andalus. Dīkr bilād Al-Andalus*, Madrid, ed. C.S.I.C., 1983, 2 vols.

²⁴ 1.ª Campaña dirigida contra Baños de Ledesma (366/977); 2.ª C. de Cuéllar (Segovia) (977); 3.ª C. de Salamanca y el castillo de *al-Māl* (367/977); 5.ª Primera campaña de Ledesma (368/978); 6.ª C. de Zamora (368/979); 7.ª C. de Sepúlveda (368/979); 14.ª C. de Zamora (371/981); 16.ª C. de *Qaṣṭīliya*, *Munt Balīq* y Gerona (372/982); 17.ª C. de Toro y León (372/982); 18.ª C. de Simancas (373/983); 19.ª C. de Salamanca (373/983); 21.ª C. de Zamora (373/984); 25.ª C. de Zamora, Salamanca y León (376/986); 30.ª C. de Zamora y Toro (378/988); 31.ª C. de Astorga (378/988); 32.ª C. de *Bulīl* (Portillo, Soria?); 33.ª C. de Toro; 34.ª C. de Osma y Alcubilla (380/990); 35.ª C. de Montemayor (380/990); 36.ª C. de *Būn*. §, *Tāyira*, *Quṣayro* y *Qaṣṭīliya* (381/991); 42.ª C. de Astorga y León; 43.ª C. de *Qaṣṭīliya* (384/995); 44.ª C. de Santa María de Carrión; 47.ª C. de Astorga; 48.ª C. de Santiago de Compostela (387/997). L. MOLINA: «Las campañas de Almanzor a la luz de un nuevo texto», *Al-Qanṭara*, Madrid, ed. C.S.I.C., n.º 2, 1981, pp. 209-263. En este trabajo se halla recogida la última historiografía acerca de las campañas de Almanzor y se estudia detenidamente cada una de ellas.

ponderantes en la Meseta Norte fueron Zamora y Toro (7); Salamanca y Ledesma (5), junto con León y Astorga (4). Aunque no se trata de hacer un estudio profundo del asunto, de una atenta observación de los mapas que adjuntamos puede concluirse que los ejércitos musulmanes siguen puntualmente itinerarios conocidos y preestablecidos y sus destinos son bien concretos en estas rutas. De la comparación de estas rutas andalusíes con las vías romanas se aprecia una evolución en ciertos tramos itinerarios, y la coincidencia y aprovechamiento de una buena parte de la red de época romana²⁵. Los ejércitos de Almanzor utilizaron, por tanto, las vías de época islámica en sus desplazamientos, por el conocimiento general de las mismas, y porque éstas les prestaban sus infraestructuras viarias diversas (aguadas, lugares de acampada, *quṣūr* y fortalezas, ciudades cercanas donde aprovisionarse, etc.) a las tropas expedicionarias. Como se ha visto antes, cuando no es posible seguir un camino, las tropas andalusíes se ven obligadas a fabricarlo. El argumento de que no usarían las vías heredadas de la época romana porque les obligaría a hacer largas marchas no es válido, ya que es conocido que en la Edad Media hispana las marchas camineras variaban notablemente, oscilando desde los 55-60 Km. por jornada de los peregrinos del Camino de Santiago²⁶ a los cerca de 35-45 Km. en que se deduce una etapa en la obra de Al-Idrisī²⁷.

El cambio de estos itinerarios no vendría determinado por la búsqueda de trazados más rectilíneos por los musulmanes, sino por el devenir de la geopolítica local (como lo demuestran la renovación de los *espacios defensivos* o los *espacios viales* de los diversos territorios del norte o del sur cuando se convierten en zonas de frontera) o por el surgimiento o decadencia de los enclaves poblacionales de Al-Andalus²⁸, que determinaría los cambios itinerarios.

En segundo lugar, la reciente publicación de una obra considerada menor de Al-Idrisī, el *Uns Al-Muhaḡ wa rawḡ al-furaḡ* ha renovado el interés de los investigadores sobre los caminos de Al-Andalus²⁹. En este tratadito del s. XII se recogen los

²⁵ Los estudios más notables que se han fijado específicamente en la red viaria de época romana en la Meseta Norte son: como generales José Manuel ROLDAN HERVAS: *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Madrid, ed. Universidad de Valladolid / Univ. de Granada, 1975, 283 pp. y G. ARIAS: *op. cit.* Tramos más detallados han estudiado A. BLAZQUEZ Y DELGADO DE AGUILERA; C. SANCHEZ ALBORNOZ: «Vías romanas del Valle del Duero y Castilla la Nueva», *Memorias de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades*, Madrid, 1917, n.º 9. A. BLAZQUEZ Y DELGADO DE AGUILERA; A. BLAZQUEZ Y JIMENEZ: «Vías romanas de Sigüenza a Zaragoza, de Alhambra a Zaragoza, del Bierzo a Lugo, de Lugo a Betanzos, de Betanzos a Padrón, de Tuy a Padrón y de Padrón a Lugo», *Memorias de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades*, Madrid, 1923, n.º 52. A. BLAZQUEZ Y JIMENEZ, A. BLAZQUEZ Y DELGADO DE AGUILERA (dir.): «Vías romanas de Carrión a Astorga y de Mérida a Toledo y excavaciones practicadas en Lancia», *Memorias de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades*, Madrid, 1920, n.º 29. Tomás MAÑANES; José M.ª SOLANA SAINZ: *Ciudades y vías romanas en la cuenca del Duero (Castilla-León)*, Valladolid, 1985, ed. Univ. Valladolid / Caja Ahorros M. P. Salamanca, 189 pp. S. HABA QUIROS; V. RODRIGO LOPEZ: «La vía de la Plata entre las mansiones Rusticana y Caecilius Vicus: La calzada en relación con el asentamiento», *Símpoio sobre la red viaria en la Hispania Romana*, Zaragoza, ed. Institución Fernando el Católico, pp. 241-252 y en el mismo Símpoio F. FERRANDIS *et alii*: «La calzada del Puerto del Pico: problemática de su trazado en la provincia de Avila», pp. 183-198.

²⁶ Gonzalo MENENDEZ PIDAL: *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, ed. Cultural Hispánica (Imp. Arba), 1951, pp. 45-6.

²⁷ César E. DUBLER: «Los caminos a Compostela en la obra de al-Idrisī», *Al-Andalus*, Madrid-Granada, ed. C.S.I.C., n.º 14/1, 1948, pp. 77-8. En el recientemente editado *Uns Al-Muhaḡ wa rawḡ al-furaḡ* (Ver nota 29) del mismo autor islámico, en su estudio inicial, J. A. MIZAL deduce que una *etapa larga* equivale a unas 30-35 millas; una *etapa normal* a 24-29 millas y la *etapa ligera* a 16-20 millas.

²⁸ Como puede verse en Leopoldo TORRES BALBAS: *Ciudades yermas hispanomusulmanas*, Madrid, ed. Imp. y Editorial Maestre, 1957, 209 pp. y en «Ciudades hispanomusulmanas de nueva fundación», *Etudes d'Orientalisme dédiés a la Mémoire de E. Lévi-Provençal*, París, tomo II, pp. 781-803. Ver igualmente M.ª J. RUBIERA: «El Baix Vinalopó...».

²⁹ Jassim Abid MIZAL (ed. trad. notas): *Al-Idrisī. Los caminos de Al-Andalus en el siglo XII según «Uns al-Muhaḡ wa rawḡ al-furaḡ»*, Madrid, ed. C.S.I.C., 1989, 425 pp.

itinerarios más importantes de Al-Andalus y algunos de los territorios cristianos del norte; por su concepción y disposición parecen ser, o unos apuntes previos a la elaboración del *Kitāb Nuzhat Al-muštāq*, o un resumen del mismo. En cualquier caso, representa la eliminación de todo lo que aquélla tiene de descriptivo, dejándola en su más escuálida estructura itineraria. Al final de la obra recoge tres breves referencias acerca de tramos viarios que transcurrirían por la Meseta Norte, dos de ellas en relación a Toledo:

«NUEVA REFERENCIA A TOLEDO:

*Al oeste de Toledo, a veinticinco millas, está Talavera; (...) de Toledo al castillo de [Chozas de] Canales (Qanāliš) hay veinticinco millas, de Toledo a El Alamo (Al-Fahmīn), de Toledo a Madrid (Maḡrīt) hay veinticinco millas. De Talamanca a Talavera hay treinta y cinco millas...*³⁰.

«LA RUTA DE TOLEDO A BURGOS:

De Toledo a Ġabal Ūrta (Monte de Urta) hay doce millas; a la alquería de Š.n.h. hay doce millas; a M.tāl (variantes M.sāl, Sāl, Māl) hay veinte millas; a Arbāna hay veinte millas; de Arbāna a Segovia (Šakūbia) hay seis millas; de Segovia a Qaṣr Y.ṭ hay una etapa; al Monte (Munt) de T.wà (var. M. hūà) hay una etapa, a Burgos (Burgus) hay una etapa. De Toledo a Santiago (Šant Yāquh) hay nueve etapas.

[LA RUTA DE ŠAHSĀR (O ŠASĀR) A ĠABAL QULŪN]:

*De Šahasār (o Šasār) —que pertenece a Toledo— a Alamín hay treinta millas, a la alquería de Sḡur hay una etapa; a la alquería de Nābiṭa hay una etapa; a la alquería de ʿ.ṭ.rīt hay una etapa; a Ġabāl Munt N.wà hay una etapa, a la ciudad de Zamora (Šamūra) hay doce millas; de Zamora, cruzando el río, a la alquería de M.šin.ṭ, hay una etapa; al Ġabal Qulūn (Monte de Qulūn) hay una etapa*³¹.

Los textos son relativamente sencillos, pero presentan una máxima dificultad cuando se intenta interpretar los topónimos que recogen. El problema estriba en que tras la conquista cristiana, en la Meseta Norte hay un activo proceso repoblador, que provoca una serie importante de nuevas fundaciones y un cambio de muchos antiguos nombres árabes. A excepción de unos cuantos topónimos conservados y otros que han perdurado desde el período romano, la asociación a lugares actuales de estos nombres es en extremo compleja.

El primero de los párrafos no evidencia relaciones viales que no fueran conocidas (ver mapas adjuntos)

- Toledo - Talavera, por la vía paralela al Tajo, 25 millas;
- Toledo - Chozas de Canales (Qanāliš) - El Alamo - Madrid, utilizando dos de las rutas descritas en el Mapa 1, puesto que se seguiría hasta El Alamo (Al-Fahmīn) por la que discurriría paralela al río Guadarrama, para desviarse luego al este hacia Madrid. La identificación que sugiere el editor se aparta excesivamente de la ruta conocida y directa. Si se siguiera por Alamín habría que dar, para llegar a Madrid, un rodeo tan excesivo como gratuito. Hay también así una coherencia en la ruta, debiéndose explicar como error la última referencia en las distancias, pues

³⁰ Al-Idrīsī: *Uns al Muhaḡ*, árabe 163-4, trad. 98.

³¹ Al-Idrīsī: *Uns al Muhaḡ*, árabe 165, trad. 99.

las 25 millas no serían desde Toledo a Madrid, sino desde la última referencia citada, El Alamo, a Madrid.

- Y Talamanca - Talavera, 35 millas. Por la calzada citada hasta Toledo y luego por Madrid excedería notablemente de la distancia indicada, por lo que debía irse por una vía alternativa más directa. Probablemente haya que pensar en que describe el tramo de la conocida vía romana Mérida - Zaragoza, que pasaba por Talavera de la Reina - La Torre de Esteban Hambrán - Madrid - Alcalá de Henares... El tramo viario islámico aprovecharía el trazado antiguo (ahora sí por los Montes de Alamín) hasta La Torre de Esteban Hambrán, para luego derivar por El Escorial (evitando las cercanías de Maýrīṭ y logrando un trazado más directo) en dirección a Talamanca, de un modo más o menos rectilíneo cerca de Manzanares el Real (un *manzil*, parador)³².

Por el contrario, la identificación de los otros dos se hace en extremo difícil. El segundo es el siguiente:

- Toledo a *Yabal Ūrta* (Monte de Urta) hay doce millas; a la alquería de *Š.n.h.* hay doce millas; a *M.tāl* (variantes *M.sāl*, *Sāl*, *Māl*) hay veinte millas; a *Arbāna* hay veinte millas; de *Arbāna* a Segovia (*Šakūbya*) hay seis millas. Como únicas referencias seguras tenemos Toledo y el destino, Segovia. Este tramo descrito por Al-Idrīsī no aparece en la *Nuzha* ni había sido reseñado anteriormente, tampoco por F. Hernández. Sin duda se está refiriendo al trazado de raigambre romana que iba desde Toledo ascendiendo por Chozas de Canales, nuevamente al Alamo (con los castillos de Canales, Olmos y Calatalifa vigilando estos tramos) hasta el Puerto de la Fuenfría, en la Sierra de Guadarrama (*¿Wādī Arbāna?*) y luego, desde este puerto, por Otero de Ortigosa, La Losa, hasta Segovia. Es muy aventurado identificar estos topónimos, de los que hasta el momento no se tienen más referencias, sobre todo porque parecen de poca fiabilidad las distancias que aporta.

- El tramo siguiente es el que iba de Segovia a *Qa.sr Y.ṭ*, entre las que hay una etapa; al Monte de *T.wā*, una etapa, a Burgos (*Burguś*) hay una etapa. Nuevamente son conocidos el origen y destino y debía haber más de tres etapas en este camino, a no ser que fueran éstas extremadamente largas. No conocemos vía romana alguna que comunicara Segovia con Burgos, de lo que se deduce que esta vía surge cuando adquiere importancia la segunda de las dos urbes. Se accedería desde Segovia a *Qaṣr Y.ṭ* (*¿Buitrago?*), con lo que se incorporaría por Torrecaballeros; Torre de Val de San Pedro al *Balāt Ḥumayd* descrito en el Mapa 1 por Mansilla (un *manzil*), siguiendo la dirección norte hacia el cercano Mesleón, (otra venta caminera)³³ y continuando hacia Aranda de Duero por el desconocido Monte de *T.wā* (var. *M.ḥuā* ¿monte de Roa?). Estos dos desconocidos nombres de lugar admitirían gran número de identificaciones probables.

³² Ver sobre la red viaria de época romana de la provincia de Madrid G. Arias: *op. cit.*, pp. 365-87. Yasmina ALVAREZ GONZALEZ; Santiago PALOMERO PLAZA: «Las vías de comunicación en Madrid desde época romana hasta la caída del Reino de Toledo», *Madrid del siglo IX al XI*, Madrid, 1990, ed. Consejería Cultura de la Comunidad de Madrid, pp. 41-63 y mapa p. 47. Javier JIMENEZ GADEA: «La red viaria romana en la provincia de Madrid: Epocas romana e islámica», *Madrid castillo famoso... Diez trabajos sobre el Madrid árabe*, Madrid, 1990, editado por Fernando Valdés, pp. 15-22.

³³ Mikel de EPALZA: «Al topónimo Guardamar. GUARDAMAR (Río de las Dunas), VALDEMORO (Río Amargo) y MESLEON (Posada de las Fuentes): tres topónimos árabes romanceados», *Revista del Instituto de Estudios Alicantinos*, Alicante, ed. Instituto de Estudios Alicantinos, n.º 29, 1980, pp. 205-214.

• Sobre el itinerario de Toledo a Santiago (Šant Yāquh) remitimos al Mapa 2, y al estudio de F. Hernández sobre el mismo³⁴.

El tercero de los itinerarios reseñados es el más crítico de todos:

• De Šahsār (o Šasār) —que pertenece a Toledo— a Alamín hay treinta millas, a la alquería de S.ṭūr hay una etapa; a la alquería de Nābiṭa hay una etapa; a la alquería de ʿ.ṭ.rīṭ hay una etapa; a Yabal Munt N.wà hay una etapa, a la ciudad de Zamora (Šamūra) hay doce millas; no conocemos ninguna vía antigua que pueda informarnos sobre un posible itinerario, ni tampoco la toponimia referida lo hace. Únicamente se conocen Alamín y Zamora, pudiendo suponerse que Nābiṭa es una de las muchas «Navas» o poblaciones cristianas de nueva fundación. Cabe la posibilidad de que este itinerario pasara por Avila. Probablemente también le falten algunas etapas, puesto que la distancia entre posible origen y destino es enorme.

• De Zamora, cruzando el río, a la alquería de M.ṣ.īn.ṭ, hay una etapa; al Yabal Qulūn (Monte de Qulūn) hay una etapa. Itinerario final que no hemos identificado, ni siquiera en su dirección.

Como expone J. A. Mizal en la introducción a su edición del *Uns Al-Muhay* de Al-Idrīsī, el cúmulo de irregularidades en la escritura de los topónimos es más que tolerable, lo mismo que los errores que incurre el copista al mezclar trazados viarios o aportar distancias erróneas³⁵, contrastando con la exactitud general que muestra su otra obra, la *Nuzhat*. Ello no resta importancia al *Uns* para el estudio de los itinerarios de Al-Andalus, por más que el copista desconociera los topónimos que transcribió. No queda sino seguir profundizando sobre los mismos para poder rellenar algún día las lagunas presentadas y poder así reconstruir lo que fue el hábitat musulmán de la Meseta Norte.

Como conclusiones de la presente exposición se pueden apuntar las siguientes:

1. El estudio de las vías, islámicas puede ser muy fructífero para reconstruir la historia islámica del Norte de la Península, puesto que aporta, junto a la toponimia, una gran cantidad de datos sobre el hábitat y la importancia de sus enclaves respecto a su entorno.

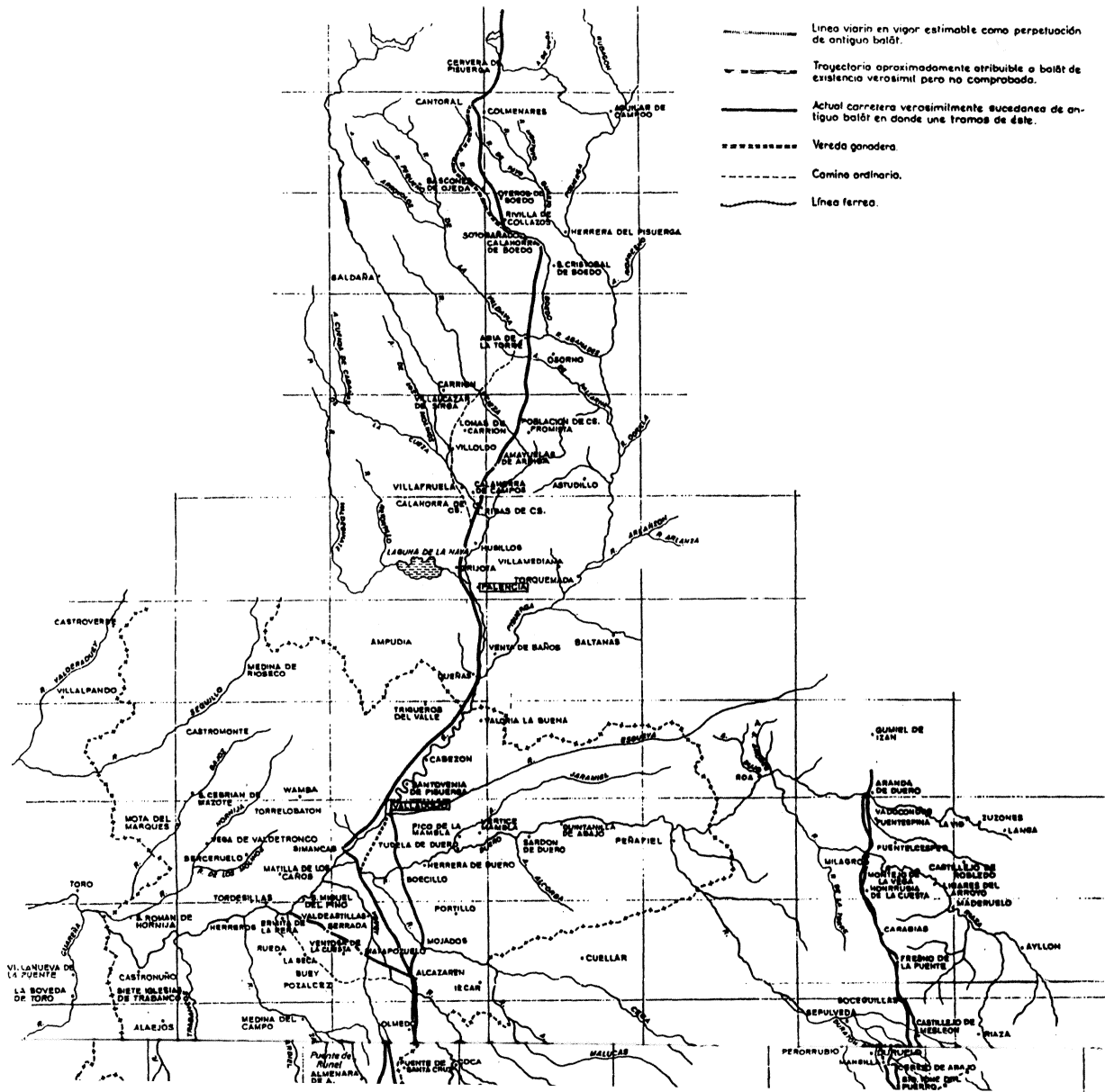
2. Los musulmanes conocieron bien, emplearon y repararon las redes de caminos de la Meseta Norte, como se deduce de las fuentes árabes.

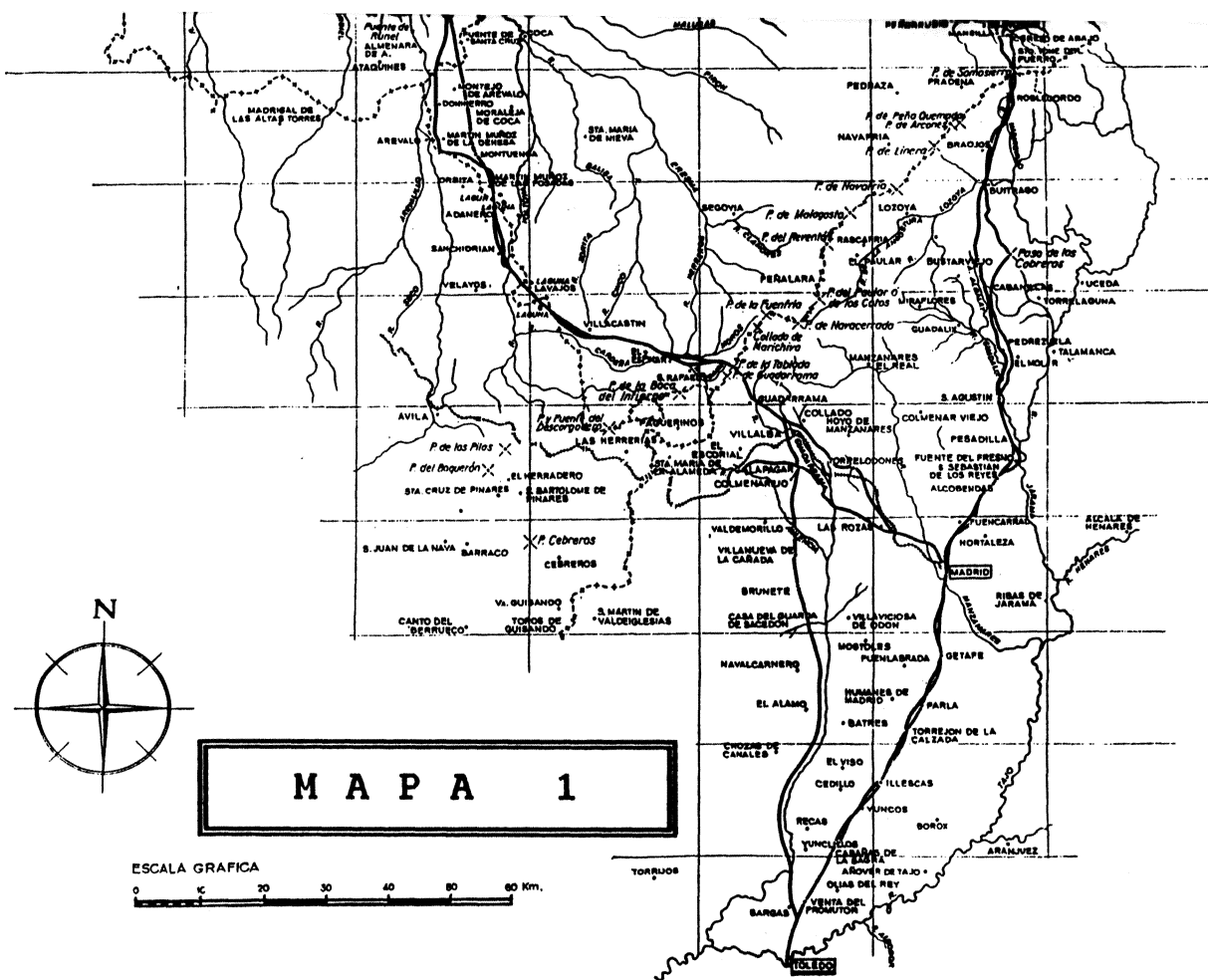
3. Los itinerarios de Almanzor demuestran el uso de estas vías, siendo los puntos de destino o de paso que conocemos importantes enclaves de las mismas, y probablemente podamos concluir que las cabezas de sus territorios.

4. También Al-Idrīsī aporta gran cantidad de datos sobre Al-Andalus en el siglo XII. El problema se presenta cuando se intenta ver otros enclaves del Norte, cuyas dificultades de identificación toponímica en muchos casos son irresolubles. Hemos encontrado algunos tramos conocidos, mientras que otros eran inéditos y desconocidos hasta ahora. Estos hablan de la importancia de Segovia, y de la perduración como eje viario del Balāt Humayd del siglo X.

³⁴ F. HERNÁNDEZ: «Los caminos de Córdoba hacia el Noroeste...».

³⁵ Al-Idrīsī: *Uns al Muhay*, 28-31.



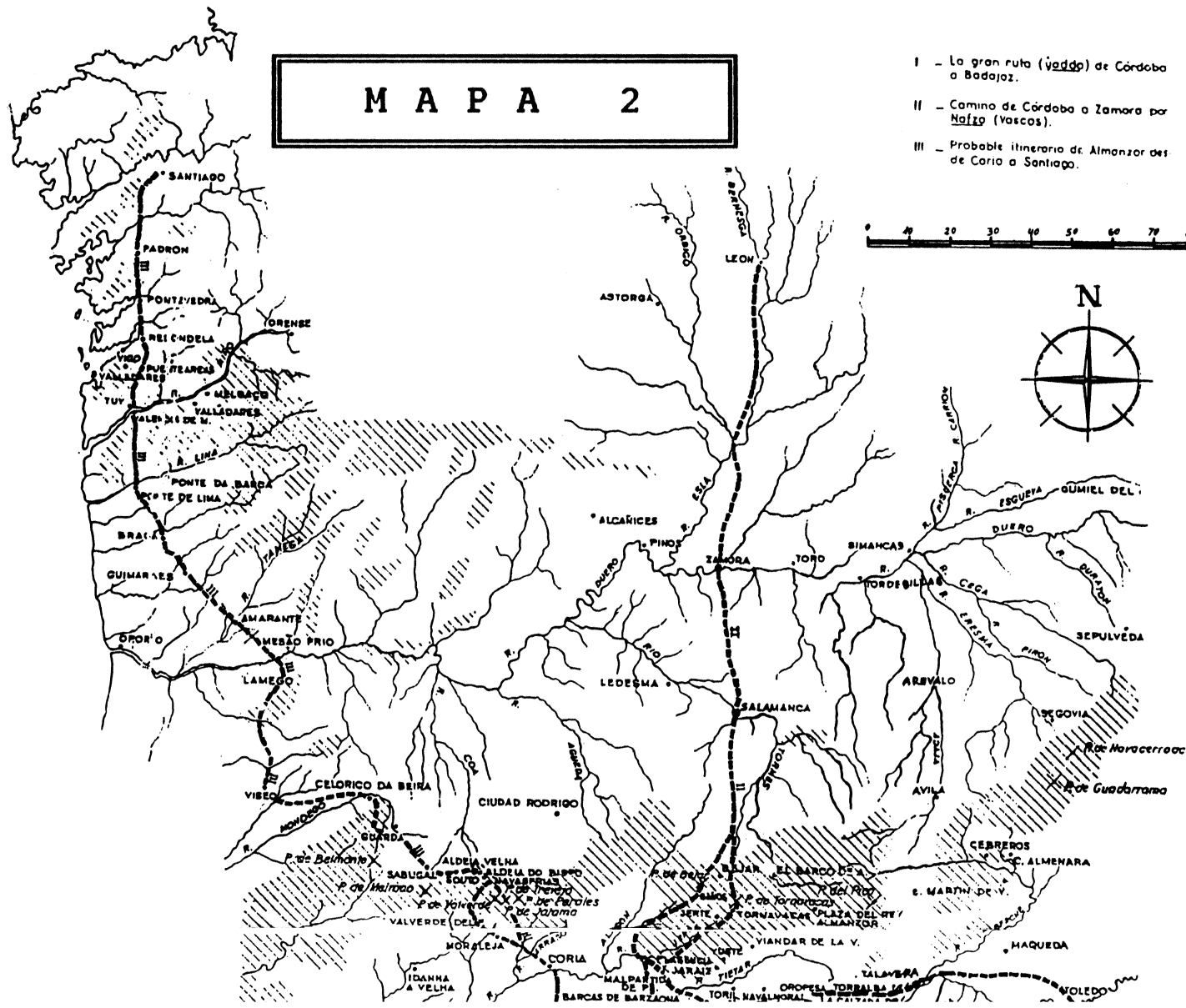
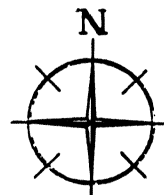


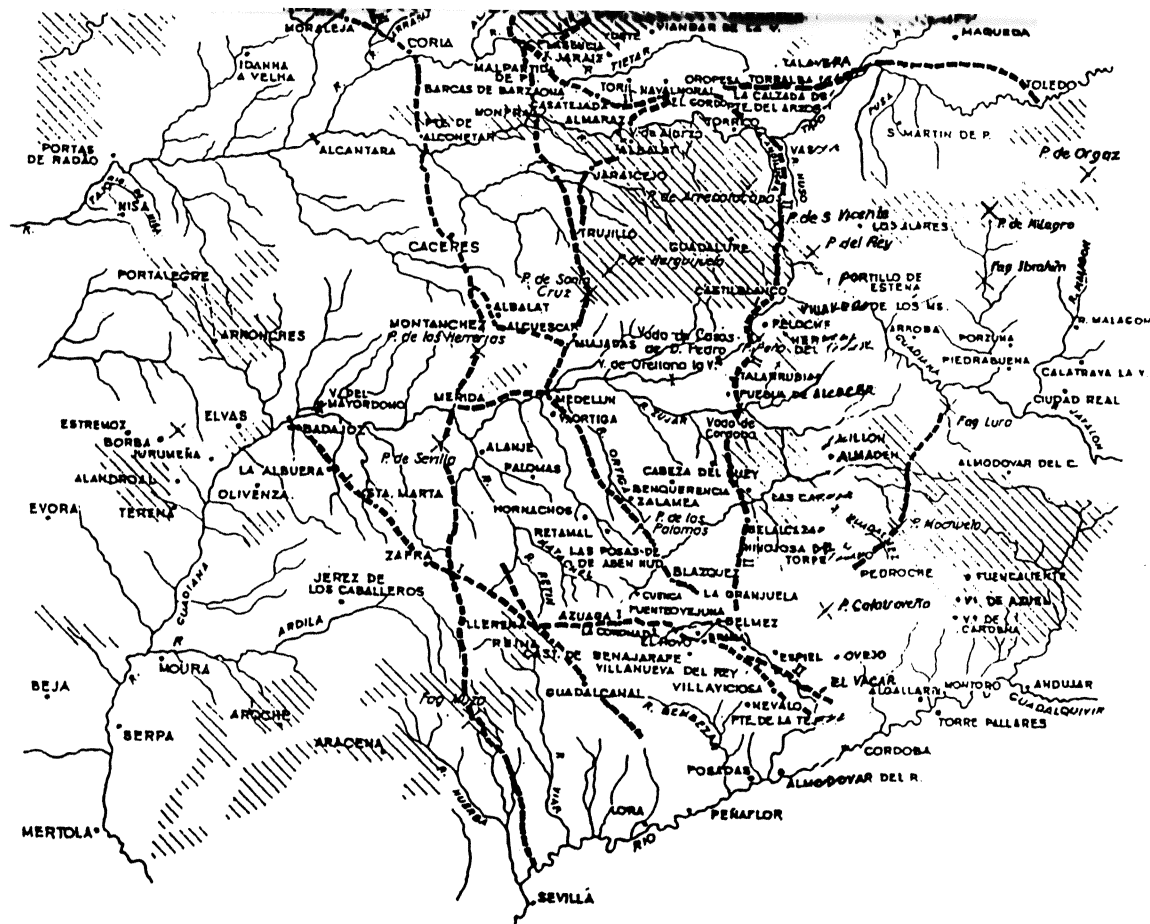
(MAPA 1). El Balāt Humayd o calzada islámica que conduciría por «La travesía de la Sierra de Guadarrama en el acceso a la raya musulmana del Duero (I)», estudiado por Félix Hernández en *Al-Andalus*, Madrid-Granada, ed. C.S.I.C., n.º 38/1, 1973, p. 80.

MAPA 2

- I - La gran ruta (vía) de Córdoba a Badajoz.
- II - Camino de Córdoba a Zamora por Naizg (Vascos).
- III - Probable itinerario de Almanzor des de Cario a Santiago.

0 10 20 30 40 50 60 70 80 Km.





(MAPA 2). Itinerarios de época andalusí definidos por Félix Hernández Jiménez en «Los caminos de Córdoba hacia el Noroeste en época musulmana», *Al-Andalus*, Madrid-Granada, ed. C.S.I.C., n.º 32/1, 1967, p. 37.

PROYECCIÓN HISTÓRICA DE ESPAÑA

EN SUS TRES CULTURAS:
CASTILLA Y LEÓN, AMÉRICA
Y EL MEDITERRÁNEO



I

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
Consejería de Cultura y Turismo

EUFEMIO LORENZO SANZ
(Coordinador)

PROYECCIÓN HISTÓRICA DE ESPAÑA
EN SUS TRES CULTURAS: CASTILLA Y LEÓN,
AMÉRICA Y EL MEDITERRÁNEO

I

HISTORIA E HISTORIA DE AMÉRICA

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
Consejería de Cultura y Turismo
1993

© 1993, de esta edición:
JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
Consejería de Cultura y Turismo

Cubierta: RICARDO FIDALGO

Printed in Spain. Impreso en España.

I.S.B.N.: 84-7846-190-6 (Obra Completa)
84-7846-191-4 (Vol. I)

Depósito Legal: VA. 350.—1993

Imprime: Gráf. Andrés Martín, S.A.
Paraíso, 8 - Valladolid.

ÍNDICE

	<u>Págs.</u>
PRESENTACIÓN: <i>Excmo. Sr. Presidente de la Junta de Castilla y León</i>	5
<i>Excmo. Sr. Consejero de Cultura y Turismo</i>	7
INTRODUCCIÓN: <i>Julio Valdeón Baroque</i>	9
PONENCIAS Y COMUNICACIONES.	

HISTORIA

JESÚS ALONSO ROMERO: «Aspectos musulmanes en el romántico soriano»	13
BARTOLOMÉ BENNASSAR: «La proyección de España en el Islam a través de los renegados»	23
JOSÉ MANUEL CALDERÓN ORTEGA: «Médicos, arrendadores y prestamistas judíos de la Casa de Alba durante el siglo XV»	31
M. ^a AUXILIADORA CARO DUGO: «Pleitos entre judíos y cristianos en el derecho municipal castellano-leonés»	37
FÁTIMA CARRERA DE LA RED: «Arabes y judíos en la documentación del monasterio de Sahagún»	45
JAIME DELGADO: «La proyección cultural de España en América»	53
MÁXIMO DIAGO HERNANDO: «Mudéjares castellanos en la frontera con Aragón. El caso de Ágreda»	67
FRANCISCO FRANCO SÁNCHEZ: «Aportaciones al estudio de las vías de época islámica en la Meseta Norte»	73
ENRIQUE GACTO FERNÁNDEZ: «Aspectos jurídicos de la Inquisición española»	89
LUIS GARCÍA BALLESTER: «La minoría judía ante la filosofía natural y la medicina escolásticas. Problemas sobre la comunicación científica en la Europa meridional de los siglos XII al XV»	101
MANUEL GONZÁLEZ JIMÉNEZ: «El fracaso de la convivencia de moros y judíos en Andalucía (ss. XIII-XV)»	129
JUAN FRANCISCO JIMÉNEZ ALCÁZAR: «La frontera murciano-granadina: crisol de hombres y culturas (1470-1475)»	151
MANUEL F. LADERO QUESADA: «Judíos y cristianos en la Zamora bajomedieval»	159

	<u>Págs.</u>
JESÚS LALINDE ABADÍA: «España en la encrucijada de la “Xaría”, la “Torá” y el “Directum”»	165
URIEL MACÍAS KAPÓN: «Hacia la normalización de la integración del legado judío» ..	189
FÉLIX J. MARTÍNEZ LLORENTE: «En torno al procedimiento judicial alto-medieval judeocristiano en el reino de León: La <i>Karta inter christianos et iudeos de foros illorum</i> (1090)»	205
M. ^a ANGELES DE MATEO HERRERÍAS: «La pluralidad cultural del espacio leonés alto-medieval (siglos IX-XI)»	211
CARLOS MERCHÁN FERNÁNDEZ: «Fiscalidad sobre judíos en la Castilla del siglo XV: Las comunidades de Valladolid y enclaves próximos»	219
VÍCTOR MORALES LEZCANO: «El paréntesis africanista de la España contemporánea» ..	229
JOSEPH PÉREZ: «Mozárabes y mudéjares en la España medieval»	239
MARÍA PÉREZ VALVERDE: «El valor de la escritura en el derecho judío: el rabinismo como sistema jurídico»	251
AMANDO REPRESA RODRÍGUEZ: «El miedo y la huida ante la Inquisición»	259
JUSTO L. DEL RÍO MORENO: «La concepción caballeresca de la vida en la conquista de América, Hidalguía y Caballería»	265
ISACIO RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ: «Confrontaciones entre españoles y mahometanos en Filipinas (1565-1760)»	279
ENRIQUE SORIA MESA: «La integración de la élite nazarí en la nobleza granadina, siglos XV al XVII»	295
FERNANDO SUÁREZ BILBAO: «Los procesos sobre usura presentados contra la Comunidad Judía ante el Consejo Real: 1476-1492»	309
ISTVÁN SZÁSZDI LEÓN-BORJA: «Destierro y perdón en las Indias (1492-1498)»	321
M. ^a ANTONIA VARONA GARCÍA: «Judíos y moros ante la justicia de los Reyes Católicos. Cartas ejecutorias de la Real Chancillería de Valladolid (1476-1495)»	337
BERNARD VINCENT: «Los moriscos y los idiomas árabe, castellano y catalán»	369
LUIS MIGUEL VICENTE GARCÍA: «La actitud de la Alfonso X hacia la astrología»	379
JUAN BAUTISTA VILAR RAMÍREZ: «Los sefardíes del norte de Marruecos y su proyección en el Mediterráneo e Iberoamérica»	387
BEGOÑA YÁÑEZ ARTEAGA: «Estatuto orgánico de la comunidad israelita de Constantinopla. Breve introducción a su contenido»	399

HISTORIA DE AMÉRICA

CELESTINO ARAUZ MONFORTE: «La política defensiva de España en las Indias»	407
PEDRO BORGES MORÁN: «Fisonomía religioso-antropológica del misionero castellano-leonés de América del siglo XVIII»	417
JOSÉ ÁNGEL CARREÑO PÉREZ: «Notas sobre la financiación del Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1779-1783)»	449
YOLANDA DE DIEGO LOZANO Y ASCENSIÓN DE FRUTOS GARCÍA: «Noticias sobre el apoyo español a los negros fugados en Trinidad y pequeñas Antillas a fines del siglo XVIII»	457
ANA GIMENO GÓMEZ: «El arte de la jineta en las Indias del siglo XVI»	467
DORA LEÓN BORJA: «Castellanas y criollas en el período formativo de la sociedad hispanoamericana: algunas mujeres de Quito»	475
EUFEMIO LORENZO SANZ: «Castilla y León, pieza clave en la formación de América» ..	497

	<u>Págs.</u>
EMELINA MARTÍN ACOSTA: «Los arribos indianos y la política de Felipe III durante la estancia de la Corte en Valladolid»	509
CARMEN MARTÍNEZ MARTÍNEZ Y MARÍA JOSÉ ESPINOSA MORO: «Expedientes de bienes de difuntos de vallisoletanos en el Archivo General de Indias»	523
MARÍA LUISA MARTÍNEZ DE SALINAS ALONSO «Obras relativas a América en el Fondo Antiguo de la Biblioteca Universitaria Reina Sofía»	529
LUCIO MUJARES PÉREZ: «La guerra Hispano-británica de 1739-1748»	555
ANTONIO OROZCO ACUAVIVA: «La política sanitaria en los virreinos hispanoamericanos»	571
JESÚS PANIAGUA PÉREZ: «La platería americana en el siglo XVII como proyección de la hispánica»	599
DEMETRIO RAMOS PÉREZ: «La proyección castellana en el gobierno indiano: la configuración de las Indias como reino de la Corona de Castilla-León»	605
ADELAIDA SAGARRA GAMAZO: «El mecanismo de contribución económica de la provincia de Burgos para la pacificación de ultramar»	617
ANGEL SANZ TAPIA: «Los ingresos de plata americana en los puertos españoles de libre comercio a través del impuesto del 1% (1779-1794)»	627
ÁDÁM SZÁSZDI NAGY: «De las Indias de Colón al comercio de neutrales: economía y política económica»	643
JESÚS VALERA MARCOS: «La escuela de navegación colombina: La segunda etapa de docencia restringida»	661

ISBN: 84-7846-190-6



9 788478 461905



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Cultura y Turismo